Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 81

СОЗДАНИЕ ЛЕГЕНДЫ: ВАЗОВСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00081

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 81, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 26.12.2019
Дата выхода в свет: 19.03.2020

Фотографии и иллюстрации:
6 © частная коллекция; 7 © РИА Новости; 8 (вверху) © Юрий Белозеров/Фотохроника ТАСС, (внизу) © РИА Новости; 9 © akg-images; 10 © частная коллекция; 11 (вверху) © akg-images, (внизу) © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Монтаж педалей управления и подключение приборной панели

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Создание легенды: вазовский внедорожник

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Мерседес 35 PS»: первая сенсация бренда

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

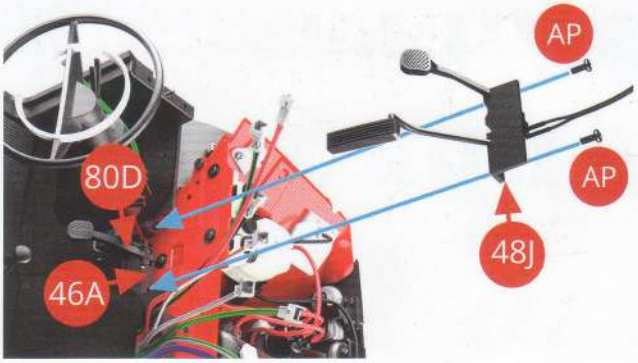
Монтаж педалей управления и подключение приборной панели

Для сборки, описанной в этом номере, используйте ранее полученные детали. Детали этого номера, 81A и 81B, потребуются для сборки в следующем номере.

- 81A Внутренний обод колеса
- 81B Наружный колесный диск
- EP Винт M2,0 × 4,0 мм (5 шт.)

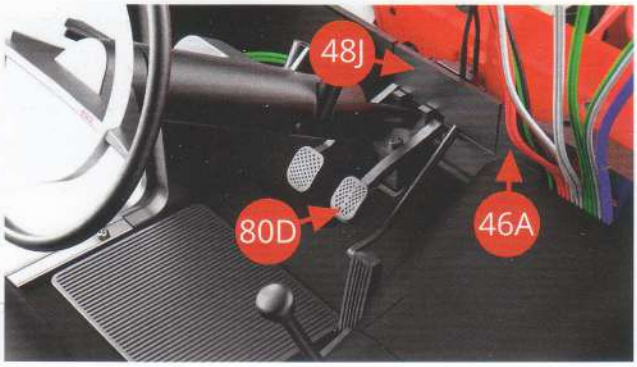
Схемы сборки

1



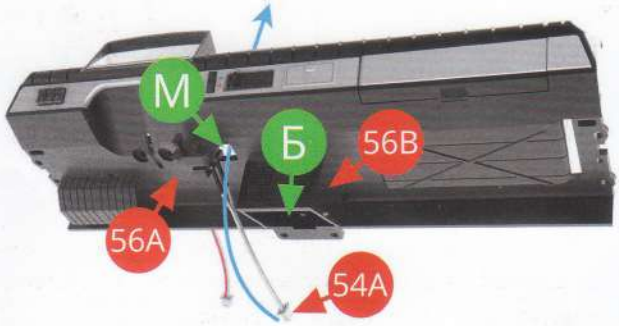
Установите педаль тормоза 80D в гнездо на панели внутреннего пола 46A. Поверх педали тормоза 80D установите блок педалей сцепления и газа 48J и закрепите его на панели внутреннего пола 46A двумя винтами AP.

2



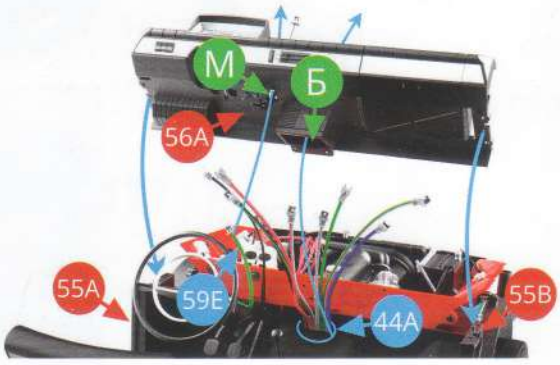
Установленные педали сцепления, тормоза и газа крупным планом.

3



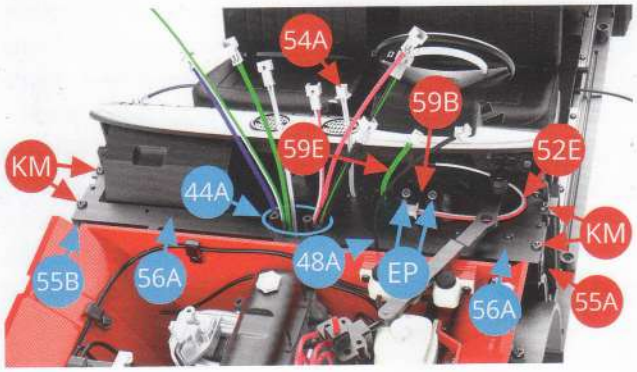
Назовем два окна в основании приборной панели 56A: большое "Б" (выходящее в корпус отопителя 56B) и малое "М". Проденьте провод выключателя звуковых сигналов 54A в окно "М", выведя штекер вверх, как показывает голубая стрелка.

4



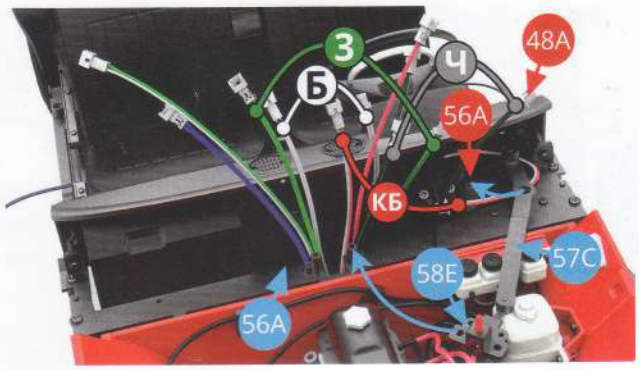
Установите основание приборной панели 56A на левую и правую боковые панели 55A и 55B. При этом проденьте провод включателя зажигания и подсветки 59E в малое окно "М" и все восемь проводов печатной платы 44A (черный, черно-зеленый, красный, красно-белый, белый, зеленый, бело-зеленый и голубой) в окно "Б" основания приборной панели 56A. Голубые стрелки указывают направление ваших действий.

5



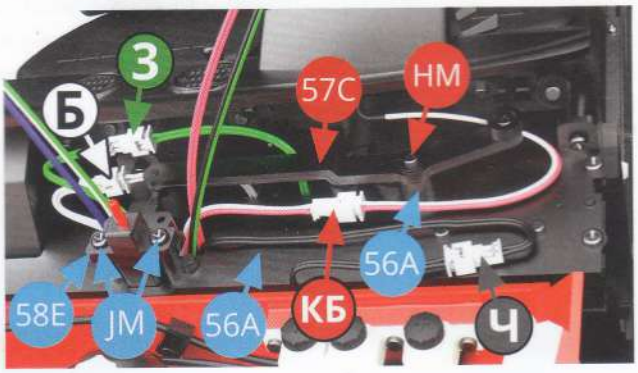
Закрепите основание приборной панели 56A на левой и правой боковых панелях 55A и 55B четырьмя винтами KM. Закрепите верхний кожух рулевой колонки 59B на основании приборной панели 56A двумя винтами EP.

6



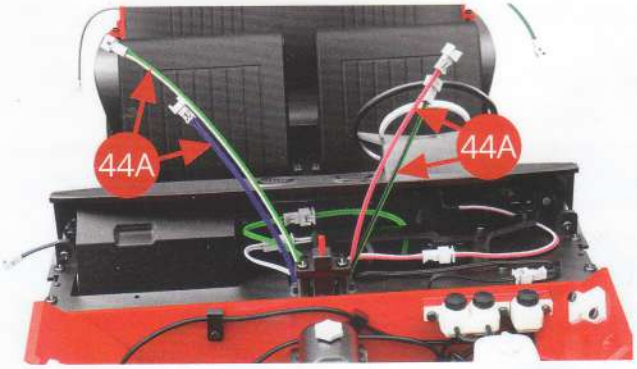
Установите тягу 57C и корпус замка капота 58E на полуось и штыри крепления основания приборной панели 56A (голубые стрелки) и закрепите винтом HM и двумя винтами JM как показано на следующем рисунке. Провода соответствующих цветов располагайте справа и слева от корпуса замка капота 58E, как указано на рисунках.

7



Сверяясь с рисунками к предыдущим шагам этой сборки, соедините следующие провода: красно-белые 52E и 44A, черные 48A и 44A, зеленые 59E и 44A, белые 54A и 44A. Цифровое обозначение проводов указано на рисунке к шагу 5, буквенное – на рисунке к шагу 6, а результат соединения – на этом рисунке.

8



После сборки должны остаться свободными с правой стороны по ходу автомобиля синий и бело-зеленый провода, а с левой стороны – красный и черно-зеленый провода.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

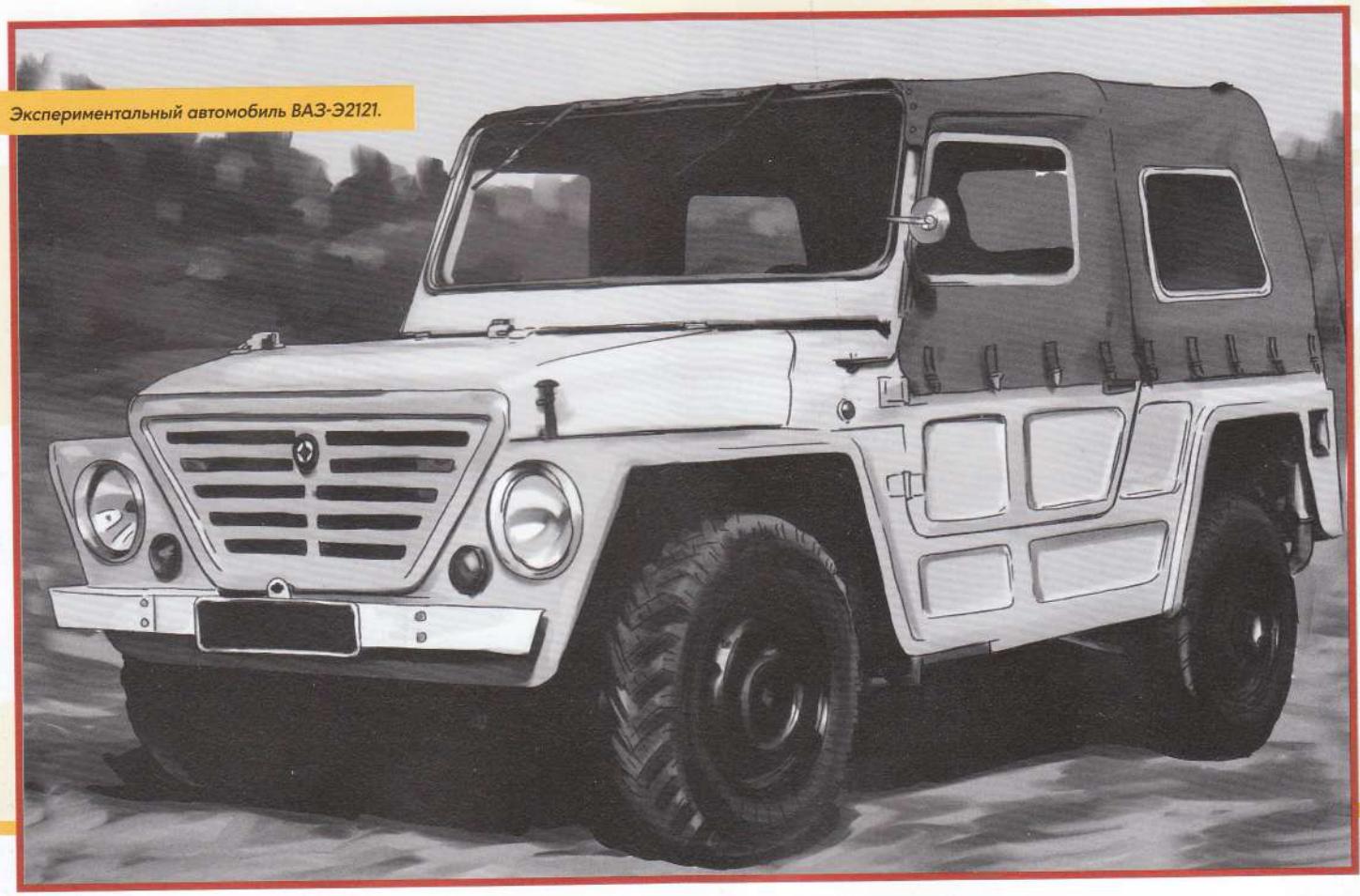
Создание легенды: вазовский внедорожник

Привычный всем канонический облик тольяттинского внедорожника сложился не сразу. Более того, пришлось доказывать скептикам, что наличие закрытого комфортабельного кузова на такой машине не роскошь, а необходимость.

Первые прототипы имели сугубо утилитарный облик, характерный больше для армейского автомобиля-вездехода – плоские панели кузова, откидное ветровое стекло, брезентовый верх и т. д.

«Крокодилы» в Поволжье

Первые два прототипа ВАЗ-Э2121 были совершенно одинаковыми и отличались лишь цветом кузова: один был белым, другой – зеленым. Судя по воспоминаниям конструктора В. Котлярова, цвет второго прототипа и стал причиной появления довольно небанального прозвища этих машин. Впрочем, не только цвет: «Несколько месяцев назад появилась микролитражка 1101, метко окрещенная "чебурашкой". И тут же следом появляется нечто большое, зеленое



Экспериментальный автомобиль ВАЗ-Э2121.

и щелясто-зубастое – ну чем не "крокодил"? Кличка была настолько удачной, что прилипла намертво на все время работы с машиной. Даже спустя много лет в испытательской «курилке» можно было услышать:
– Все – в объезд, а мы на двух "крокодилах" как рванули напрямик!..
И каждому было ясно, о чем идет речь».

Для «Крокодилов» дизайнер В. П. Семушкин разработал «секретные» эмблемы: «Мне даже посчастливилось тогда сделать одну интересную деталь для этого автомобиля. Вернее, нарисовать эскиз, сделать чертеж и сопровождать изготовление до установки на образец. Ох, и гордился же я своей первой работой! Это были эмблемы, секретные, условные – нельзя же было прилепить, к примеру, на решетку радиатора вазовскую ладью! Спереди это был стилизованный красно-белый мальтийский крест, а сзади его дополняла надпись "Formika" («муравей» на латыни)». Надо сказать, что этот ход сработал, и никто не заподозрил в «крокодилах» прототипы будущего вазовского вездехода. А погонять по Поволжью им пришлось немало. Один подвергся ресурсным испытаниям на надежность, пробежав по дорогам и вне их более 50 тыс. км, другой «терзали» в лабораториях и на лабораторно-дорожных испытаниях. Все они подтвердили высокую надежность конструкции и исключительную проходимость «носителей агрегатов».

Впрочем, для «носителей агрегатов» оба опытных образца были уж очень аккуратно сделаны, что и неудивительно – именно таким большинство работавших по этой теме специалистов и видели будущий автомобиль для сельской местности. Да и аналоги все были такими: и ГАЗ-67, и ГАЗ-69. Практически копиями армейских автомобилей были тогда и все гражданские джипы в мире. Жесткий верх имел, пожалуй, только британский «Лендровер», но как-то язык не поворачивается назвать этот автомобиль комфортабельным.

Крыша и имя

На художественном совете большинство высказалось за открытый автомобиль с брезентовым верхом. Но с этим были согласны не все. Совершенно иначе видели машину ведущий конструктор Петр Михайлович Прусов и дизайнер Валерий Павлович Семушкин. Они не понимали, почему сельский житель должен быть поражен в правах по сравнению с городским.

Внедорожник ВАЗ-2121 «Нива» на испытаниях в Сибири. 1977 год.

Подарок съезду

В 1973 году было объявлено о подготовке внедорожников ВАЗа к серийному производству. В 1974 году опытный цех покинули первые 15 предсерийных автомобилей, а к XXV съезду КПСС в марте 1976 года ВАЗ изготовил вторую опытную партию – еще 50 машин.

Корпуса вспомогательных цехов Волжского автомобильного завода. 1970 год.

Первые серийные автомобили ВАЗ-2121 «Нива», сошедшие с конвейера Волжского автозавода в Тольятти, проходят испытания в Поволжье. 1977 год.

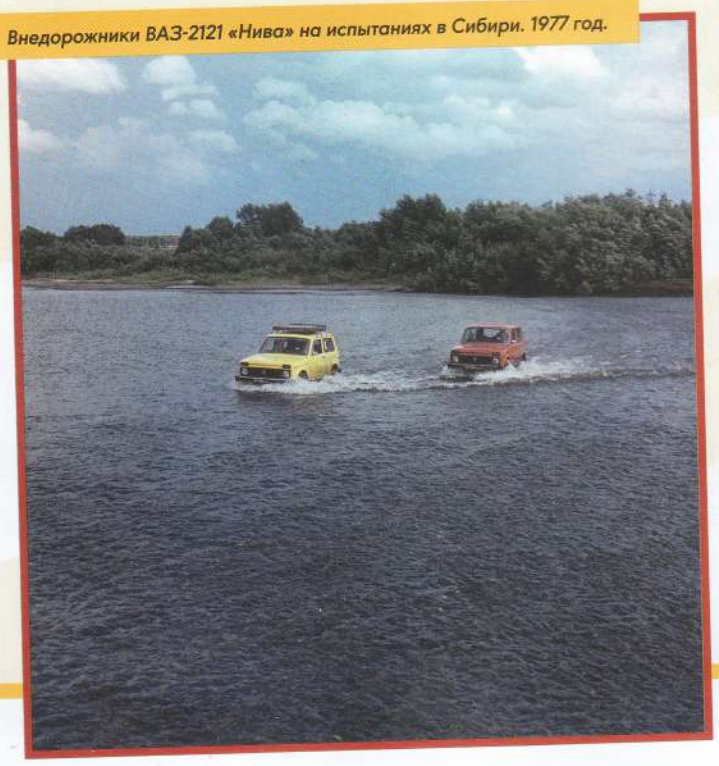
Ну а кроме того, среди будущих покупателей внедорожника наверняка будет и немало горожан. В знак протеста против решения худсовета П. М. Прусов подал заявление об увольнении, которое, впрочем, не удовлетворили.

А вот события в Центре стиля ВАЗа развивались любопытнее. В. П. Семушкин впоследствии так вспоминал об этом: «Когда работали над "Нивой", ни слова "кроссовер" не знали, ни единой концепции у всех участников процесса не было. Была задача – разработать автомобиль для сельской местности. Можно было сделать очередную "Волынь" с брезентовым верхом. Так, кстати, многие и представляли себе будущий автомобиль. Пришлось конфликтовать со своим начальником, хотя я его очень уважал. Когда я уже почти доделал аэрографом рисунок и он увидел первые эскизы, то очень разозлился и приказал: "Срежь (с планшета) и прекрати!" Срезал, но не прекратил. Сам сделал макет в масштабе 1:5. О макете узнал главный конструктор Соловьев и пришел посмотреть. Это было 5 мая 1972 года. Он убедился, что все сделано в масштабе и проработано предварительно в компоновочных схемах, сказал: "Делай макет в натуральную величину. В августе встретимся".

В августе был техсовет. Главный приказал закрыть чехлом макет открытого варианта с брезентовым верхом (который тоже разрабатывал я). Так дизайн будущей "Нивы" был утвержден с замечаниями, на устранение которых был дан месяц. Такое было начало. Далее были изготовлены опытные, ходовые образцы, которые были уже представлены генеральному директору, затем министру, затем Брежневу. Он и сказал, хлопнув ладонью по крыше: "Делайте этот автомобиль". Перед этим минут двадцать катался неизвестно где, к ужасу охранников».

Что касается названия, то, как еще может называться автомобиль для тружеников сельского хозяйства? Впрочем, есть и другая версия. В одном из интервью создатель «Нивы» П. М. Прусов рассказал, что автомобиль назвали в честь его детей – Натальи и Ирины, – а также детей первого главного конструктора ВАЗа В. С. Соловьева: Вадима и Андрея (по первым буквам имен). Что же, вполне возможно! Но есть в этой версии доля лукавства: уж удивительно точно первые буквы детских имен сложились в нужное название, принятое наверху сразу и без оговорок.

Внедорожники ВАЗ-2121 «Нива» на испытаниях в Сибири. 1977 год.



Петр Михайлович Прусов, главный конструктор «Лады» с 1998 по 2003 год, на выставке первых моделей автомобилей, выпускавшихся на ВАЗе в Тольятти. 2016 год.

«Мерседес 35 PS»: первая сенсация бренда

Марка «Мерседес-Бенц» является одним из самых узнаваемых и значимых брендов мировой автоиндустрии. Однако мало кто знает, с какой именно модели она начала свою историю.

Прогулка на автомобиле «Мерседес 35 PS». 1901 год.

Автомобиль «Мерседес 35 PS» (Mercedes 35 PS) стал не только первым носителем бренда, но и первым автомобилем, компоновка которого соответствует современным принципам. То есть автомобилем в полном смысле слова, а не коляской с двигателем.

Роль гонщика в истории

Как известно, в ноябре 1890 года немецкие инженеры Готлиб Даймлер и Вильгельм Майбах основали фирму «Даймлер Моторен Гезелльшафт»(Daimler-Motoren-Gesellschaft) и занялись производством автомобилей и двигателей. Созданные ими в 1890-е годы автомобили имели традиционную для того времени компоновку каретного типа с двигателем в задней части. Исключением стал только автомобиль «Даймлер Феникс» (Daimler Phönix), одним из первых в истории автомобилестроения получивший двигатель, расположенный в передней части кузова. Два именно таких автомобиля были предоставлены австрийскому предпринимателю и любителю автогонок Эмилю Еллинеку, являвшемуся к тому же и эксклюзивным дилером фирмы «Даймлер».

Одержимый автогонщик Еллинек создал для участия гонок в Ницце в 1899 году свою команду под названием «Мерседес». Но автомобили «Даймлер» не устраивали его из-за недостаточной мощности и устойчивости на поворотах, причиной чего был высоко

расположенный центр тяжести. Именно из-за этого Еллинек постоянно вмешивался в процесс разработки автомобилей в компании, выдавая совершенно сумасшедшие по тому времени технические требования: шире, длиннее, легче и с более низкой посадкой. «Меня не интересует автомобиль сегодняшний и завтрашний, я хочу автомобиль из послезавтра!» – говорил Еллинек. Компания наконец-то уступила требованиям гонщика и 2 апреля 1900 года приняла заказ на новый автомобиль, который должен был называться «Даймлер-Мерседес». Вот тут-то стоит задаться вопросом: что это за Мерседес? Откуда? И почему Еллинек упорно называет так то команду, то автомобиль, то вообще использует как псевдоним? На самом деле все просто – ищите женщину, точнее, девочку! Любящий отец использовал прозвище своей 11-летней дочери Адрианы Мануэлы Рамоны. В семье ее прозвали Мерседес (от испанского слова, означающего «милосердие, грация»). Кстати, впоследствии Адриана Еллинек не проявляла никакого интереса ни к автомобилям, ни к автомобилестроению. Но это было не важно, поскольку отец ее уже обессмертил.

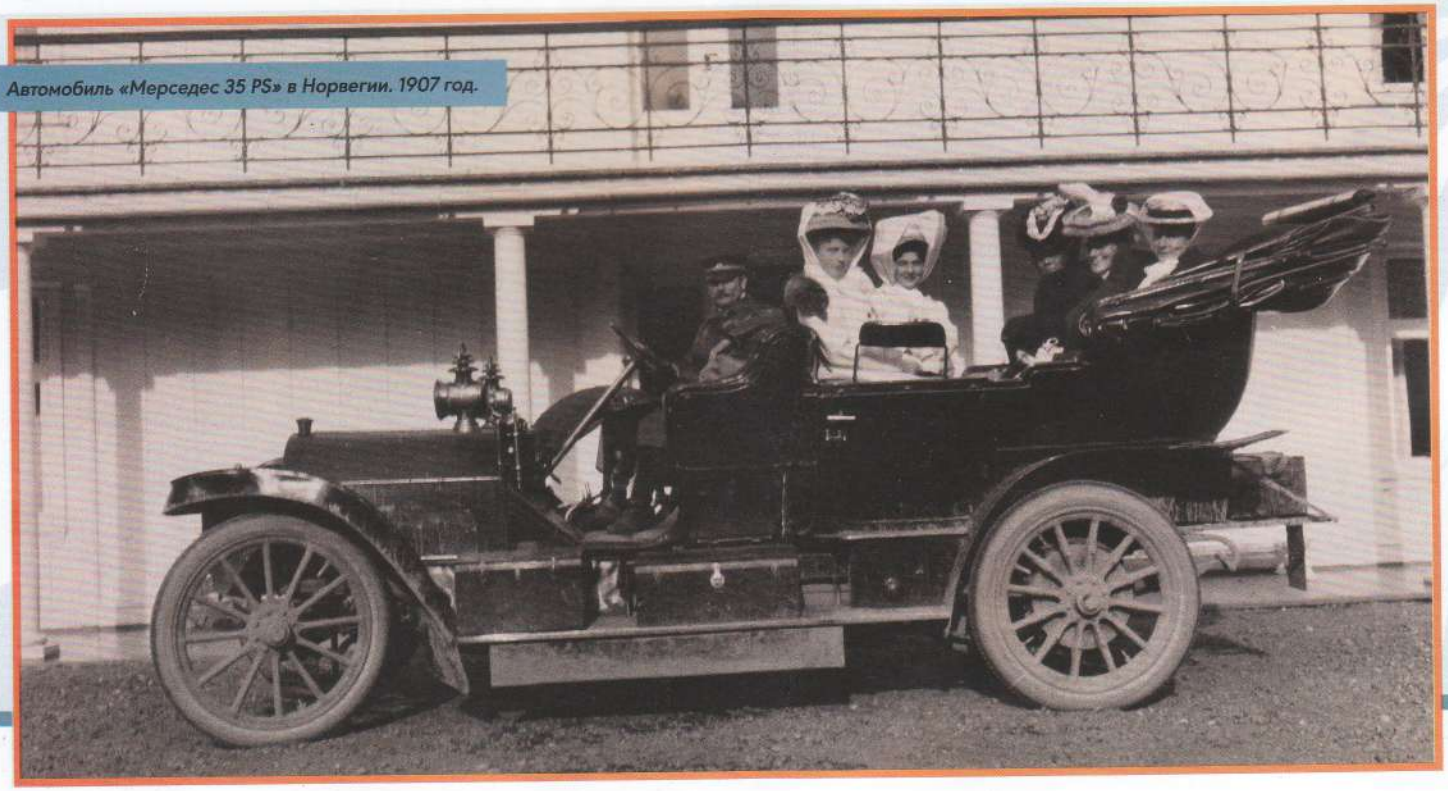
Модель автомобиля «Мерседес 35 PS» в музее «Мерседес-Бенц».

Первый «Мерседес»

Необходимо подчеркнуть, что технические требования, разработанные Эмилем Еллинеком, были поистине революционными для своего времени. В отличие от предыдущих поколений автомобилей, склонных к переворачиванию из-за узких и высоких кузовов, новая модель должна была быть длиннее, шире и обладать низким центром тяжести.

Заложивший основы

По мнению многих авторов и исследователей автомобильной истории, «Мерседес 35 PS» имел революционные для своего времени технические решения и оказал значительное влияние на развитие автомобильной промышленности. Стивен Бейли, британский журналист, историк дизайна и культуролог, отметил данную модель как «заложившую фундаментальные основы архитектуры автомобилей».



Автомобиль «Мерседес 35 PS» в Норвегии. 1907 год.

Кроме того, кузов автомобиля должен был быть выполнен из легкого материала для снижения общей массы. Форсированный двигатель, по задумке, требовалось установить ближе к земле для понижения центра тяжести. Эмиль сделал заказ на 36 автомобилей. В соответствии с техтребованиями Вильгельм Майбах разработал автомобиль «Мерседес 35 PS», ставший сенсацией. После оглушительной победы команды Еллинека в гонках Ницца – Ла-Тюрби в 1901 году журналист Поль Мейан, генеральный секретарь Автомобильного клуба Франции (ACF), заявил: «Мы вступили в эпоху "Мерседесов"».

Прочная и легкая рама автомобиля была выполнена из стального штампованного U-образного профиля. Колесная база была огромной для того времени – 2245 мм. Двигатель устанавливался не на специальном подрамнике, как это было принято, а крепился болтами к раме в ее зауженной передней части. Инновационную конструкцию имел и двигатель. Это был двухблочный нижнеклапанный четырехтактный рядный силовой агрегат с алюминиевым картером и легкосплавным блоком. Впускные и выпускные клапаны открывались не как обычно при помощи давления в цилиндре, а с помощью двух распределительных валов. «Мерседес 35 PS» стал первым автомобилем, получившим ячеистый радиатор конструкции Майбаха, запатентованный в 1897 году.

Механическая четырехступенчатая коробка передач располагалась справа от водителя. Переключение передач впервые осуществлялось с помощью рычага с кулисой. Совершенно новым решением был очень компактный саморегулирующийся сцепляющий механизм, представлявший собой винтовую пружину, изготовленную из рессорной стали, которая с помощью небольшого барабана присоединялась к валу коробки передач и крепилась внутри маховика. Конический кулачок регулировал натяжение пружины во время нажатия на педаль сцепления. Подвеска была выполнена на полуэллиптических продольных листовых рессорах. Передние и задние колеса имели почти одинаковые размеры и оснащались армированными деревянными спицами.

В отличие от многих автомобилей того времени, рулевая колонка была сильно наклонена назад.

На автомобилях первой серии кузова были гоночного типа – двухместные. На последующих машинах появился второй ряд сидений, превративший автомобиль в семейный.

Австрийский предприниматель Эмиль Еллинек. Начало XX века.

Ячеистый радиатор на автомобиле «Мерседес 35 PS». Фотография 2015 года.

В НОМЕРЕ 82

- ПОДКЛЮЧЕНИЕ ПРОВОДКИ И СБОРКА ЗАПАСНОГО КОЛЕСА
- СОВЕТСКИЙ КОНСТРУКТОР В. А. ГРАЧЕВ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ШИНА

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!